



Weisung des Stadtrats an den Gemeinderat

vom 31. Mai 2023

GR Nr. 2023/254

Motion von Markus Merki und Heidi Egger betreffend Umsetzung der Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo, Bericht und Abschreibung

Am 3. Juli 2019 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Markus Merki (GLP) und Heidi Egger (SP) folgende Motion, GR Nr. 2019/313, ein:

Der Stadtrat wird beauftragt, dem Gemeinderat eine kreditschaffende Weisung vorzulegen, damit die Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz lückenlos und gemäss den im Masterplan Velo definierten Anforderungen an die Ausgestaltung einer Hauptroute umgesetzt werden kann, also in Qualitätsstandard A, wobei nach Möglichkeit die neuen Normen gemäss dem vom Stadtrat entgegengenommenen Postulat 2019/7 berücksichtigt werden sollen. Der Streckenabschnitt entlang der Schaffhauserstrasse soll gleichzeitig mit dem Sanierungsende der Friesstrasse in Betrieb genommen werden können.

Begründung:

Im Nachgang zum überwiesenen Postulat Nr. 2014/294 wurde auf dem stadtauswärtsführenden Abschnitt der Schaffhauserstrasse Nr. 450-462 auf dem Trottoir ein Velostreifen markiert womit die Mischverkehrsfläche entflochten wurde und sich die Sicherheitssituation mit parkenden Fahrzeugen, Zufussgehenden und Velofahrenden merklich entspannte. Leider wurde die Massnahme Mitte Mai 2019 durch die Dienstabteilung Verkehr wieder rückgängig gemacht, wodurch das Trottoir wieder zur Mischverkehrsfläche degradiert wurde.

Im Hinblick auf die Sanierung der Friesstrasse und der damit verbundenen Umsetzung der Hauptroute Bahnhof Oerlikon-Seebach sind solche rückwärtsgerichteten Massnahmen der DAV absolut unverständlich. Es ist davon auszugehen, dass nach der Friesstrassensanierung die Achse für Velofahrende an Attraktivität gewinnen wird, wodurch das Konfliktpotential auf der oben erwähnten Mischverkehrsfläche noch zunehmen wird.

Auf Seite 35 des Masterplan Velos, Version 2012 wird die Hauptroute wie folgt definiert: «Diese sind eigentrasseiert (Radstreifen oder -wege) oder führen über autoarme Quartierstrassen. Breite und Führung werden auf grössere Veloverkehrsmengen und -geschwindigkeiten ausgelegt und vermitteln eine hohe Sicherheit.» Beides ist nun seit Mitte Mai 2019 auf dem besagten Abschnitt Schaffhauserstrasse Nr. 450-462 nicht mehr gegeben.

Nach Art. 126 lit. a Geschäftsordnung des Gemeinderats (GeschO GR, AS 171.100) sind Motionen Anträge, die den Stadtrat verpflichten, den Entwurf für den Erlass, für die Änderung oder für die Aufhebung eines Beschlusses vorzulegen, der in die Zuständigkeit der Gemeinde oder des Gemeinderats fällt.

Vorbemerkungen

Der Stadtrat beantragte am 15. Januar 2020 die Ablehnung der Motion und Entgegennahme als Postulat. Der Gemeinderat lehnte die Entgegennahme als Postulat ab und überwies dem Stadtrat die Motion am 21. Oktober 2020.

Mit Weisung vom 8. Januar 2022 beantragte der Stadtrat dem Gemeinderat eine Fristerstreckung um zwölf Monate bis zum 21. Oktober 2023. Der Gemeinderat stimmte diesem Antrag am 13. Juli 2022 zu.

Ausgangslage

Der Strassenabschnitt Schaffhauserstrasse Nr. 450–462 wurde 2010 im Rahmen eines Strassenbauprojekts totalsaniert und umgestaltet. Dabei wurde die Veloführung stadtauswärts auf dem Trottoir realisiert. Im Rahmen der Sanierung von Mischverkehrsflächen von Fuss- und Veloverkehr wurde der Abschnitt 2019 aufgrund eines Rechtsgutachtens neu signalisiert. Der Velostreifen auf dem Trottoir wurde demarkiert und die Signalisation «Fussweg» mit «Velo gestattet» angebracht. Damit entspricht er einer rechtlich zulässigen Signalisation.

Zur Verbesserung der Veloführung wurden nun zwei Lösungsansätze erarbeitet; die «bauliche» und die «betriebliche» Massnahme. Diese wurden vertieft ausgearbeitet und untersucht sowie auf ihre Machbarkeit überprüft. Da kein Sanierungsbedarf besteht, wurde bei der Massnahmenentwicklung davon ausgegangen, dass die Gleislage nicht verändert wird und die bestehenden Bäume erhalten werden.

Lösungsansatz «Bauliche Massnahme»

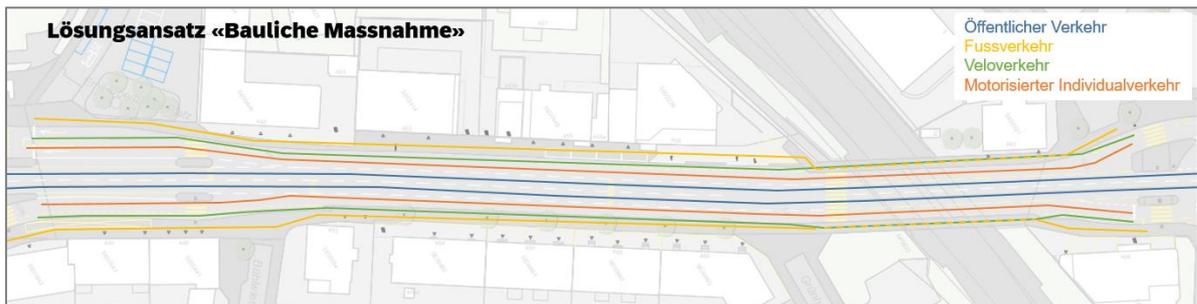


Abbildung 1: Konzeptionelle Verkehrsführung des Lösungsansatzes «Bauliche Massnahme»

Damit stadtauswärts auf der Fahrbahn genügend Platz neben der MIV-Fahrspur geschaffen werden und ein Velostreifen markiert werden könnte, müsste das östliche Trottoir verschmälert werden. Die Bäume innerhalb des verbleibenden 2,20 m breiten Bereichs führten zu unbefriedigenden Engstellen im Trottoirbereich. Dieser Lösungsansatz würde eine räumliche Trennung von MIV, Velo- und Fussverkehr ermöglichen, aber gleichzeitig würde die Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur massgeblich verringert. Trotzdem könnte nur ein schmaler Velostreifen von rund 1,25 m bis 1,50 m neben einer Schmalfahrbahn für den MIV von 2,75 m angeboten werden.

Des Weiteren bedingt dieser Lösungsansatz Spezialbaumscheiben, die entwickelt werden müssten. Der Wurzelbereich der bestehenden Bäume würde sich neu sowohl im Fahrbahn- als auch im Trottoirbereich befinden. Der Baumerhalt ist durch diese Anpassung in Frage gestellt, da ein Eingriff in den Wurzelbereich notwendig ist. Die resultierende Lage des Baumstamms unmittelbar am Trottoirrand ohne Sicherheitsabstand zur Fahrbahn wird zudem als ungünstig beurteilt.

3/6

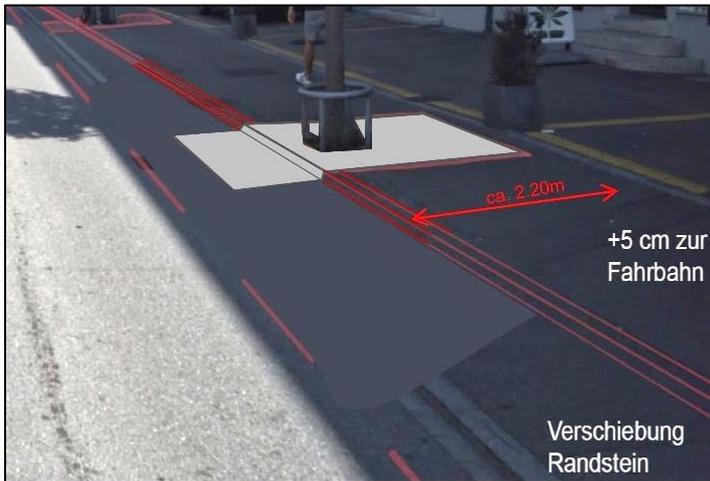


Abbildung 2: Skizze Spezialbaumscheibe

Dieser Lösungsansatz ermöglicht keine durchgehende Verbesserung der Veloführung stadtauswärts. Der Bereich der SBB-Unterführung bleibt weiterhin eine Engstelle, bei der das Trottoir durch den Veloverkehr mitgenutzt wird. Das Trottoir ist in diesem Bereich 2,50 m breit. Es ist zu schmal, um es in zwei baulich getrennte Bereiche für den Fuss- und Veloverkehr aufzuteilen.

Insgesamt wird diese Lösung aus fachlicher Sicht als ungenügend beurteilt: Es kann nur ein Velostreifen von rund 1,25 m bis 1,50 m markiert werden, der Trottoirbereich wird verschmälert, trotz neuer Spezialbaumscheiben ist der Erhalt der Bäume unsicher und im Bereich der Bahnunterführung kann keine separate Veloinfrastruktur angeboten werden.

Lösungsansatz «Betriebliche Massnahme»



Abbildung 3: Konzeptionelle Verkehrsführung des Lösungsansatzes «Betriebliche Massnahme»

Als alternativer Lösungsansatz wurde Mischverkehr MIV/ÖV untersucht, um Platz für einen Velostreifen stadtauswärts sowie einen verbreiterten Velostreifen stadteinwärts anbieten zu können. Hierzu wurden Verkehrserhebungen und -beobachtungen (Rückstaulängen), konzeptionelle verkehrliche Untersuchungen sowie bautechnische Abklärungen im Bereich der SBB-Unterführung durchgeführt.

4/6

Es zeigte sich, dass der Bereich der SBB-Unterführung herausfordernd ist. Die Unterführung ist im Bereich des ÖV-Trassees mit einer Höhenbeschränkung versehen. Die Durchfahrtshöhe ist aufgrund der notwendigen Tram-Oberleitungen, die an der Decke der Unterführung montiert sind, auf 3,70 m begrenzt. Damit die Velostreifen im Bereich der Unterführung durchgehend markiert werden könnten, müsste auch dort Mischverkehr (MIV/ÖV) realisiert werden. Dies ist aber aufgrund der Höhenbeschränkung nicht möglich, grössere Fahrzeuge (z. B. LKW) würden die Oberleitungen touchieren und beschädigen.

Durch die Verschiebung der Oberleitungen nach innen wäre es möglich, dass in der Unterführung ein LKW zwischen Tramschiene und Velostreifen verkehren könnte, ohne die Oberleitung zu tangieren. Bei dieser Lösung könnte ein 1,5 m breiter Velostreifen markiert werden, wenn das Trottoir auf 1,8 m Breite reduziert würde. Bei einer Restbreite von 4,20 m wäre ein Nebeneinanderfahren von Tram und MIV neben dem Velostreifen allerdings nicht möglich. Der Bereich gälte weiterhin als Mischverkehr MIV/ÖV, da die Fahrspuren von ÖV und MIV zwar nicht deckungsgleich sind, sich aber überlappen.

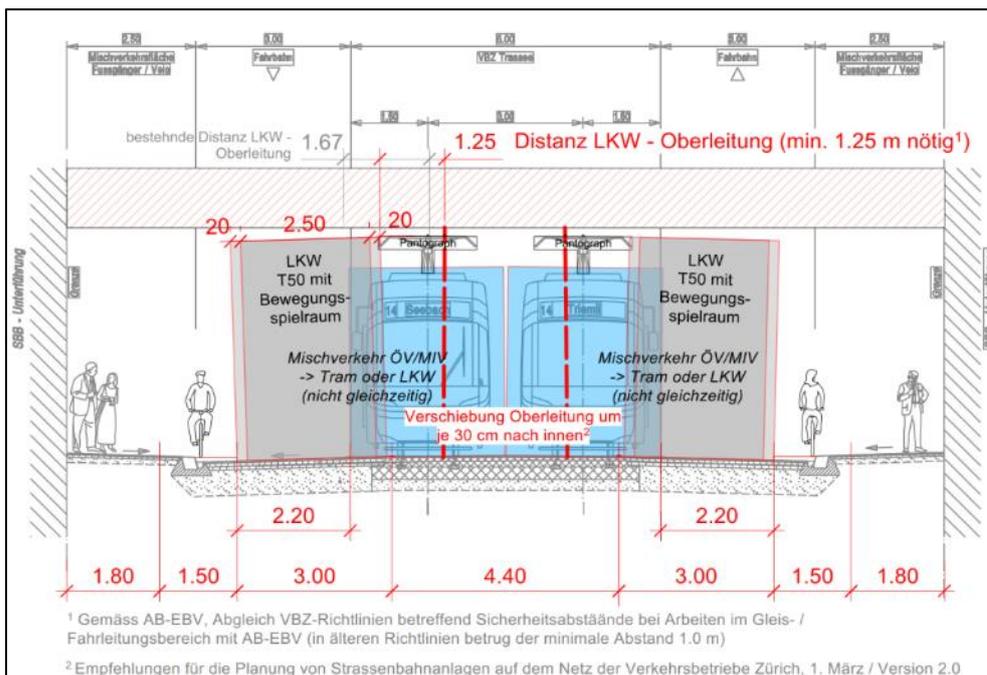


Abbildung 4: Querschnitt SBB-Unterführung mit Velostreifen auf der Fahrbahn (Mischverkehr MIV/ÖV mit verschwenkenden Fahrbereichen)

Der Betrieb von Mischverkehr MIV / ÖV mit überlappenden Fahrspuren wäre eine Sonderlösung, die so im Strassenverkehr nicht bekannt ist. Aus verkehrsrechtlicher Sicht gibt es keine Möglichkeit, die Verschwenkung von Fahrstreifen innerhalb eines Mischverkehrsbereichs zu signalisieren und zu markieren. Wenn Fahrstreifen markiert werden, muss das sichere parallele Fahren möglich sein. Auch bauliche Elemente müssen dieselben Anforderungen wie Markierungen erfüllen und können daher nicht als informelle Orientierungshilfe eingesetzt werden.

5/6

Die Umsetzung von Mischverkehr MIV/ÖV mit überlappenden Fahrspuren ist deshalb nicht möglich.

Die vertiefte Untersuchung und Prüfung ergab somit, dass der zunächst erfolgsversprechend erscheinende Lösungsansatz von Mischverkehr MIV/ÖV aufgrund der Höhenbeschränkung in der SBB-Unterführung nicht umgesetzt werden kann. Diesen Ansatz nur auf dem rund 90 m langen Abschnitt vor der SBB-Unterführung zu realisieren, wird als nicht zweckmässig beurteilt, da in der Unterführung aus den dargelegten Gründen keine separaten Velostreifen markiert werden können.

Fazit

Die durchgeführten Untersuchungen zeigen, dass es im Bestand keine zufriedenstellende Lösung gibt, um eine genügend breite und entsprechend attraktive Veloinfrastruktur gemäss den Anliegen der Motion umzusetzen. Mischverkehr MIV/ÖV ist aufgrund der Höhenbeschränkung der SBB-Unterführung nicht durchgängig möglich und zulässig. Bei einer Verbreiterung der Fahrbahn könnte nur ein nicht durchgängiger Velostreifen von 1,25 m bis 1,5 m realisiert werden. Gleichzeitig müsste das Trottoir verschmälert werden und der Erhalt der Bäume wäre gefährdet.

Im Bestand ist daher keine Optimierung für den Veloverkehr möglich. Verbesserungen können erst erreicht werden, wenn der Strassenraum umfassend umgestaltet wird. Der Strassenabschnitt wurde 2010 saniert und ein Erneuerungsbedarf ist erst mittel- bis langfristig zu erwarten. Daher ist eine Umsetzung des Anliegens der Motion kurzfristig nicht möglich. Im Rahmen der Projekterarbeitung wurden jedoch verschiedene Schwachstellen erkannt, die nun behoben werden sollen.

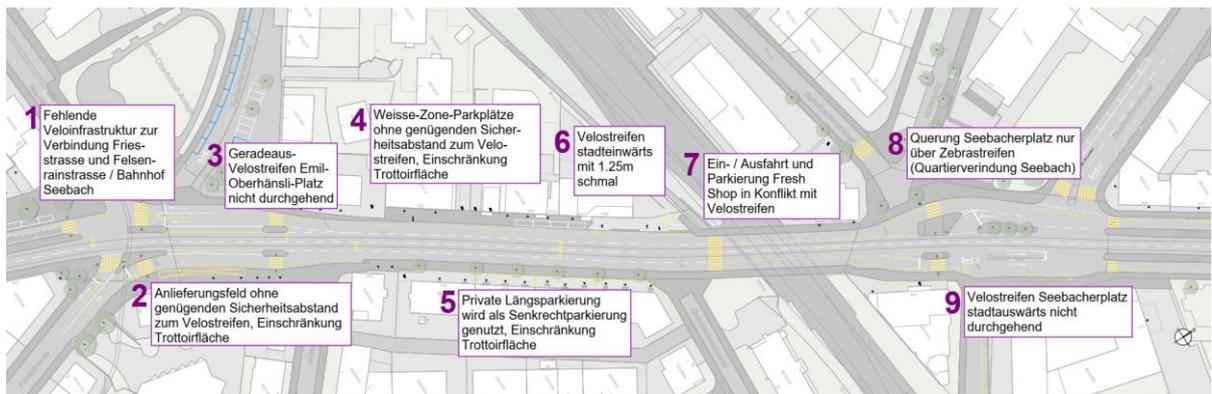


Abbildung 5: Schwachstellen entlang der Schaffhauserstrasse, Emil-Oberhänslli- bis Seebacherplatz

Folgende Schwachstellen sollen nach Möglichkeit behoben werden; die konkreten Massnahmen befinden sich in unterschiedlichen Planungs- und Umsetzungsstadien:

1. Die Verbindung Fries- bis Felsenrainstrasse soll mit einer Velofurt vereinfacht werden.
2. Die Lage des Anlieferungsfields soll optimiert werden.
3. Der Velostreifen am Emil-Oberhänslli-Platz soll durchgängig markiert werden.



6/6

4. Vier gebührenpflichtige weisse Parkplätze sollen aufgehoben werden, damit die Sicherheit für vorbeifahrende Velofahrende gewährleistet ist.
5. Die Längsparkierung auf dem Privatgrund soll durchgesetzt werden.
6. Der Velostreifen stadteinwärts soll auf 1,50 m verbreitert werden (MIV-Fahrspur 2,75 m).
7. Die Ein- und Ausfahrt sowie Parkierung beim Fresh-Shop wurden optimiert.
8. Die Querung Seebacherplatz soll mit einer Velofurt vereinfacht werden.
9. Der Velostreifen Seebacherplatz stadtauswärts soll ergänzt werden.

Der Stadtrat beantragt dem Gemeinderat gestützt auf diesen begründenden Bericht die Beschreibung der Motion.

Dem Gemeinderat wird beantragt:

1. **Vom Bericht betreffend Motion, GR Nr. 2019/313, von Markus Merki (GLP) und Heidi Egger (SP) vom 3. Juli 2019 betreffend Umsetzung der Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo wird Kenntnis genommen.**
2. **Die Motion, GR Nr. 2019/313, von Markus Merki (GLP) und Heidi Egger (SP) vom 3. Juli 2019 betreffend Umsetzung der Velohauptroute vom Bahnhof Oerlikon bis zum Seebacherplatz gemäss Qualitätsstandard A des Masterplans Velo wird abgeschrieben.**

Die Berichterstattung im Gemeinderat ist der Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements übertragen.

Im Namen des Stadtrats

Die Stadtpräsidentin
Corine Mauch

Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cuche-Curti